

DZIENNIK URZĘDOWY
WOJEWÓDZKIEJ RADY NARODOWEJ
W SZCZECINIE

Szczecin, dnia 15 października 1975 r. | Nr 10 | Poz. 62—69

Poz. 62

ZARZĄDZENIE NR 82/75
Wojewody Szczecińskiego

z dnia 6 października 1975 roku

w sprawie zmiany granic obwodów łowieckich Nr Nr 46 i 86.

Na podstawie art. 4, ust. 1, pkt 1, w związku z art. 16 ustawy z dnia 25 lutego 1964 roku o wydawaniu przepisów prawnych przez rady narodowe (Dz. U. Nr 8, poz. 47) oraz art. 13, ust. 1 ustawy z dnia 17 czerwca 1959 roku o hodowli, ochronie zwierząt łownych i prawie łowieckim (Dz. U. Nr 33 z 1973 roku, poz. 197) — zarządza się. co następuje:

§ 1.

W zarządzeniu Wydziału Rolnictwa i Leśnictwa Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej w Szczecinie z dnia 1 listopada 1964 roku w sprawie zmiany i ustalenia nowych granic obwodów łowieckich na terenie województwa szczecińskiego (Dz. Urz. WRN w Szczecinie Nr 18, poz. 126), wprowadza się następujące zmiany:

1. Dla obwodu łowieckiego Nr 46 (załącznik do zarządzenia) ustala się powierzchnię użytkową 4.100 ha o następującym przebiegu granic:

   z miejscowości Brzeźnica drogą w kierunku południowo wschodnim (około 1000 metrów) do granicy województwa, granicą województwa w ogólnym kierunku na południe a następnie południowy zachód do m. Studnica, drogą w kierunku północno-zachodnim do m. Storkowo, drogą w kierunku północno-wschodnim przez m. Miłogoszcz do m. Brzeźniak, na południe — w prostej linii do południowo-zachodniego cypla jeziora Brzeźniackiego, południowym brzegiem jeziora w kierunku wschodnim do granicy województwa, granicą województwa w kierunku wschodnim (około 800 metrów) a następnie drogą w kierunku południowym do m. Brzeźnica.

2. Dla obwodu łowieckiego Nr 86 (załącznik do zarządzenia) ustala się powierzchnię użytkową 10.300 ha o następującym przebiegu granic:

   z miasta Ińsko drogą w ogólnym kierunku na wschód (drogą do Mirocina) do skrzyżowania z granicą województwa, granicą województwa, na południe do m. Czertyń, drogą w ogólnym kierunku na zachód do szosy Sulibórz—Ciemnik, tą szosą w kierunku południowym do m. Sulibórz, drogą w ogólnym kierunku na północny-zachód do m. Bytowo, drogą w kierunku południowo-zachodnim przez m. Błotno do stacji kolejowej Ognica, drogą na północ przez m. Ognica do południowej granicy miasta Dobrzany, wschodnią i północno-wschodnią granicą miasta do toru kolejowego Dobrzany—Ińsko, torem kolejowym do zachodniej granicy miasta Ińsko, do drogi Ińsko—Mirocin.

§ 2.

Wykonanie zarządzenia powierza się Dyrektorowi Wydziału Rolnictwa, Leśnictwa i Skupu.

§ 3.

Zarządzenie wchodzi w życie z dniem podpisania i podlega ogłoszeniu w Dzienniku Urzędowym Wojewódzkiej Rady Narodowej.

WOJEWODA
Jerzy Kuczyński

Poz. 63

ZARZĄDZENIE PORZĄDKOWE NR 6
Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie

z dnia 11 października 1975 r.

w sprawie zmiany przepisów portowych.

Na podstawie art. 7 w związku z art. 2 ust. 1 pkt 1 i 7 dekretu z dnia 2 lutego 1955 r. o terenowych organach administracji morskiej (Dz. U. Nr 6 poz. 35, zmiany 61 r. Nr 6 poz. 42, 71 r. Nr 12 poz. 117) zarządza się co następuje:

§ 1.

W zarządzeniu porządkowym Nr 4 Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie z dnia 30.XII.1972 r. — Przepisy portowe (Dz. Urz. WRN w Szczecinie z 1973 r. nr 5 poz. 26, zm. z 1974 r. Nr 13 poz. 130, zm. z 1975 r. Nr 2 poz. 17) wprowadza się następujące zmiany:

1. — w § 126 dodaje się ust. 4 o treści:

„4. Wodolot lub poduszkowiec poruszający się w położeniu bezwypornościowym po torze wodnym Świnoujście—Szczecin winien nosić w miejscu najlepiej widocznym światło żółte błyskowe widoczne dookoła całego widnokręgu”.

2. — § 131 otrzymuje brzmienie:

1. Żaden statek nie może wejść do portu bez zezwolenia kapitanatu portu z zastrzeżeniem przypadków, o których mowa w § 132.
2. Dla uzyskania zezwolenia na wejście do portu statki przybywające na kotwicowisko bez względu na to, czy przychodzą z innego portu, czy powracają z jakiejkolwiek pracy na morzu, powinny nawiązać łączność z kapitanatem portu (punktem obserwacyjnym) i podać swoją nazwę lub sygnał rozpoznawczy, długość i szerokość statku, aktualne zanurzenie w wodzie słodkiej, największą pojemność rejestrową brutto, rodzaj ładunku oraz informację o posiadaniu przez statek sprawnego radaru i radiotelefonu UKF. Statki nie dysponujące sprawnym radarem będą dopuszczone do ruchu na torze wodnym w zależności od warunków nawigacyjnych.
3. Statki nie posiadające radiotelefonu UKF — w wypadkach kiedy użycie lampy sygnalizacyjnej ze względu na warunki atmosferyczne jest niemożliwe — winny zgłosić swoje przybycie na kotwicowisko wraz z danymi określonymi w ust. 2 drogą radiotelegraficzną.
4. Za statki przybyłe na kotwicowisko uważa się statki, które nawiązały łączność z kapitanatem portu stosownie do wymogów zawartych w ust. 2 i 3.
5. Statki wymienione w § 50 ust. 1 pkt. 1—5 powinny nadto podać rodzaj niebezpieczeństwa jakie stwarzają dla żeglugi portowej.
6. Po dopełnieniu obowiązków określonych w ustępach poprzedzających, statek powinien czekać na kotwicowisku na dyspozycje kapitanatu portu. Zezwolenia na wejście do portu kapitanat portu udziela drogą radiotelefoniczną albo lampą sygnalizacyjną, lub za pośrednictwem stacji pilotowej.
7. Wszystkie statki w drodze, na torze wodnym od kotwicowiska w morzu do zacumowania w porcie w Świnoujściu lub w Szczecinie, względnie odwrotnie, od chwili odcumowania do wyjścia poza kotwicowisko, obowiązane są prowadzić stały nasłuch radiotelefoniczny UKF — kanał 12, lub na częstotliwości pośredniej (2182 kc) oraz posiadać włączony radar od zachodu do wschodu słońca i w warunkach ograniczonej widzialności.
8. Statki winny zgłaszać drogą radiotelefoniczną (kanał 12) zamiar włączenia się do ruchu na torze wodnym oraz w portach Świnoujście i Szczecin lub wyłączenia się z ruchu na tych wodach.
   Statki w rejonie od kotwicowisk w morzu do I bramy torowej zgłaszają o powyższym do Kapitanatu Portu Świnoujście, a statki w rejonie od I bramy torowej do portu w Szczecinie do Kapitanatu Portu Szczecin.
9. Statki w ruchu na torze wodnym winny zgłaszać czas minięcia następujących trawersów:
   1) I bramy torowej — do Kapitanatu Portu w Świnoujściu
   2) IV bramy torowej — do Punktu Obserwacyjnego Police
   3) nabrzeża Huta (Kra) — do Kapitanatu Portu w Szczecinie względnie do Punktu Obserwacyjnego Police.
   W nocy w czasie mgły lub w innych okolicznościach utrudniających ustalenie nazwy statku, statki przechodzące trawrs punktów obserwacyjnych Police oraz Świnoujście (główka falochronu wschodniego) obowiązane są powiadomić o tym wyżej wymienione punkty obserwacyjne”.

3. — § 136 otrzymuje brzmienie:

1. Wielkość statków wchodzących do portu w Świnoujściu i wychodzących z tego portu nie może przekraczać 230 m długości całkowitej lub 11,30 m (37 stóp) zanurzenia, z wyjątkiem statków wychodzących od nabrzeża Górników, dla których dopuszcza się zanurzenie do 12,5 m (41 stóp).
2. a) Zanurzenie statków wchodzących do portu w Szczecinie i wychodzących z tego portu, o długości całkowitej do 160 m i szerokości do 21 m, nie może przekraczać 8,60 m (28 stóp i 3 cale).
   b) Zanurzenie statków wchodzących do portu w Szczecinie i wychodzących z tego portu, o długości całkowitej do 176 m i szerokości do 22 m, nie może przekraczać 8,53 m (28 stóp).
   c) Dla statków przekraczających parametry określone w pkt a) i b) niniejszego paragrafu, dopuszczalne zanurzenie podaje poniższa tabela:

Długość całkowita statku w metrach	Szerokość maksymalna statku w metrach										
	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
	maksymalne zanurzenie w wodzie słodkiej w decymetrach i stopach										
Ponad 160 do 176	8,5 28′00″	8,5 28′00″	8,5 28′00″	8,3 27′03″	8,2 27′00″	8,1 26′07″	8,0 26′03″	7,9 26′00″	7,8 25′07″	7,7 25′03″	7,6 25′00″
Ponad 176 do 181	8,5 28′00″	8,5 28′00″	8,3 27′03″	8,2 27′00″	8,1 26′07″	8,0 26′03″	7,9 26′00″	7,8 25′07″	7,7 25′03″	7,6 25′00″	7,5 24′07″
Ponad 181 do 186	8,5 28′00″	8,4 27′07″	8,3 27′03″	8,1 26′07″	8,0 26′03″	7,9 26′00″	7,8 25′07″	7,7 25′03″	7,6 25′00″	7,5 24′07″	7,4 24′03″
Ponad 186 do 191	8,4 27′07″	8,3 27′03″	8,3 27′03″	8,0 26′03″	7,9 26′00″	7,8 25′07″	7,7 25′03″	7,6 25′00″	7,5 24′07″	7,4 24′03″	7,3 24′00″
Ponad 191 do 196	8,4 27′07″	8,3 27′03″	8,1 26′07″	7,9 26′00″	7,9 26′00″	7,8 25′07″	7,6 25′00″	7,5 24′07″	7,4 24′03″	7,3 24′00″	7,2 23′08″
Ponad 196 do 200	8,3 27′03″	8,3 27′03″	8,0 26′03″	7,9 26′00″	7,8 25′07″	7,7 25′03″	7,5 24′07″	7,4 24′03″	7,3 24′00″	7,2 23′08″	7,1 23′04″
Ponad 200 do 203	8,3 27′03″	8,2 27′00″	8,0 26′03″	7,8 25′07″	7,7 25′03″	7,6 25′00″	7,5 24′07″	7,3 24′00″	7,2 23′08″	7,1 23′04″	7,0 23′00″
Ponad 203 do 206	8,2 27′00″	8,1 26′07″	7,9 26′00″	7,7 25′03″	7,6 25′00″	7,5 24′07″	7,4 24′03″	7,2 23′08″	7,1 23′04″	7,0 23′00″	6,9 22′08″

3. W poszczególnych przypadkach kapitan portu może zezwolić na wejście lub wyjście z portu statku o zanurzeniu lub długości całkowitej większej niż wymienione w ust. 1 i 2.

4. Kapitanat portu może ograniczyć ruch statków o parametrach zbliżonych do maksymalnych wymienionych w ust. 1 i 2 w zależności od warunków hydro-meteorologicznych i nawigacyjnych.

4. — § 137 otrzymuje brzmienie:

„1. a) Na odcinku toru wodnego prowadzącego z kotwicowiska do portu w Świnoujściu od pary pław Nr Nr 1—2

(„1" — Szer. = 54°02,4'N Dług. = 014°14,7'E
„2" — Szer. = 54°02,4'N Dług. = 014°14,9'E)
do pary pław Nr Nr 5—6
(„5" — Szer. = 53°58,5'N Dług. = 014°15,9'E
„6" — Szer. = 53°58,5'N Dług. = 014°16,0'E)

dopuszcza się do ruchu dwukierunkowego statki o zanurzeniu do 8,60 m (28 stóp 3 cale).

b) Na odcinku toru wodnego wymienionym w ust. 1 pkt a) statki o zanurzeniu większym niż 8,60 m (28 stóp 3 cale) mogą być mijane przez statki o zanurzeniu do 8,60 m (28 stóp 3 cale). Statki o zanurzeniu mniejszym niż 8,60 m (28 stóp 3 cale) obowiązane są ustępować z drogi statkom o zanurzeniu większym niż 8,60 m (28 stóp 3 cale) w granicach zapewniających statkom o większym zanurzeniu przejście w osi toru wodnego.

2. a) Na odcinku toru wodnego od pary pław Nr Nr 5—6 (współrzędne geograficzne jak w ust. 1) do Orlego Przesmyku (63,0 km) w Szczecinie dozwolony jest ruch dwukierunkowy dla statków o zanurzeniu do 7,32 m (24 stóp) i długości całkowitej do 160 m.

b) Na odcinku toru wodnego wymienionym w ust. 2 pkt a) statki o maksymalnych dopuszczonych do ruchu parametrach określonych w § 136, mogą mijać się ze statkami o zanurzeniu do 6,10 m (20 stóp) i długości całkowitej do 120 m.

3. a) W stosunku do postanowień ust. 2 pkt a) i b) ograniczenie ruchu dwukierunkowego następuje na odcinku od pary pław Nr Nr 7—8

(„7" — Szer. = 53°56,5'N Dług. = 014°16,4'N
„8" — Szer. = 53°56,5'N Dług. = 014°16,6'E)

do Basenu Stoczniowego w Świnoujściu (2,2 km). Na tym odcinku statki o zanurzeniu do 6,10 m (20 stóp) i długości całkowitej do 120 m oraz promy pasażerskie i towarowe o długości całkowitej ponad 120 m mogą mijać się ze statkami o zanurzeniu do 9,45 m (31 stóp) i długości całkowitej do 160 m.

b) W stosunku do postanowień ust. 2 pkt a) i b) rozszerzenie zakresu ruchu dwukierunkowego następuje na niżej wymienionych odcinkach toru:
— od Basenu Stoczniowego (2,2 km) do północnego cypla półwyspu Kosa (3,7 km),
— od zakrętu Karsibór (10,5 km) do północnego cypla wyspy Chełminek (35 km),
— od zakrętu Mańków (trawers stawy Mańków Dolna) do Ińskiego Nurtu (trawers stawy Ina — S).
Na powyższych odcinkach statki o zanurzeniu do 8,60 m (28 stóp 3 cale) i długości cołkowitej do 160 m mogą być mijane przez statki o zanurzeniu do 7,32 m (24 stóp) i długości całkowitej do 160 m.

4. a) Na odcinku toru wodnego od Orlego Przesmyku do Basenu Górniczego w Szczecinie ruch statków o zanurzeniu większym niż 7,32 m (24 stóp) lub długości całkowitej większej niż 160 m jest jednokierunkowy.

b) Na odcinku toru wodnego wymienionym w ust. 4 pkt a) statki o zanurzeniu do 7,32 m (24 stóp) i długości całkowitej do 160 m mogą być mijane przez statki o zanurzeniu do 6,10 m (20 stóp) i długości całkowitej do 120 m.

c) Przepis ust. 4 pkt a) nie ma zastosowania w stosunku do:
1) jednostek pływających żeglugi portowej z wyjątkiem dźwigów pływających,
2) statków żeglugi śródlądowej z wyjątkiem zespołów pchanych więcej niż jednosegmentowych i holowanych,
3) statków pasażerskich żeglugi krajowej oraz morskich statków towarowych i rybackich do pojemności brutto 500 RT.

5. Statki uprawiające żeglugę krajową, których zanurzenie na to pozwala, winny na Zalewie Szczecińskim (od pary pław Nr 1—2 do pary pław Nr Nr 17—18) poruszać się poza torem wodnym. Na pozostałych odcinkach toru wodnego statki te winny się trzymać możliwie jak najdalej od osi toru wodnego.

6. a) Ruch statków na akwenach nie wymienionych w ust. ust. 1—4 reguluje kapitanat portu.

b) Sposób i miejsce wymijania się statków płynących torem wodnym przeciwnymi kursami obowiązani są uzgadniać między sobą ich piloci drogą radiotelefoniczną. Zaleca się także uzgadnianie wymijania oraz dostosowanie szybkości, aby wyeliminować mijanie się statków na zakrętach, skrzyżowaniach i wąskich odcinkach toru wodnego.

c) Piloci obowiązani są korzystać z informacji o ruchu statku podawanych przez służby kapitanatów portów.

7. Kapitanat portu może odstąpić od ustaleń zawartych w ust. ust. 1—4 i regulować sprawy wynikające z tego odstępstwa".

5. — § 138 otrzymuje brzmienie:

„1. Statki, które z uwagi na ich zanurzenie lub charakter przewożonego ładunku nie mogą mijać się z innymi statkami na torze wodnym Świnoujście—Szczecin, korzystają z mijanek i kotwicowisk wyznaczonych przez kapitanat portu.

2. Statki wykonujące kalibrację radionamiernika lub kompensację i określanie dewiacji kompasów magnetycznych na kotwicowiskach i torach wodnych nie korzystają z żadnych przywilejów w zakresie prawa drogi. Osoby kierujące tymi statkami winny mieć na uwadze, że statki te nie mogą stanowić przeszkody dla innych statków korzystających z toru wodnego i kotwicowiska".

6. — § 139 otrzymuje brzmienie:

„Wyprzedzanie statków dozwolone jest tylko na odcinku od Karsiborza (10,0 km) do północnego cypla wyspy Chełminek oraz od zakrętu Mańków (trawers stawy Mańków Dolna) do Ińskiego Nurtu (trawers stawy Ina — S) dla statków, z których jeden ma zanurzenie nie większe niż 5,50 m (18 stóp) i istnieje znaczna różnica szybkości. Powyższe postanowienie nie dotyczy jednostek pasażerskich żeglugi osłoniętej".

7. — § 140 otrzymuje brzmienie:

„1. Każdy statek winien poruszać się od kotwicowiska w morzu do portu w Szczecinie z szybkością bezpieczną, tak aby mógł podjąć właściwe i skuteczne działanie dla uniknięcia zderzenia i zatrzymać się w odległości odpowiedniej dla istniejących okoliczności i warunków. Przy ustalaniu bezpiecznej szybkości powinny być w szczególności uwzględnione następujące czynniki: zdolność manewrowa statku, widzialność, stan wiatru i prądu, natężenie ruchu i prowadzone prace pogłębiarskie i hydrograficzne na torze, statki stojące przy nabrzeżach i na kotwicy oraz parametry statku w stosunku do gabarytów kanału.

2. Maksymalne dopuszczalne szybkości na poszczególnych odcinkach toru wodnego określa poniższa tabela:

Lp.	Odcinek toru wodnego	Zanurzenie i długość całkowita statku	Szybkość maksymalna w węzłach	Uwagi
1	Od kotwicowiska w morzu do pary pław Nr 7—8	do 8,60 m (28 stóp 3 cale) ponad 8,60 m (28 stóp 3 cale)	12 10	
2	Od pary pław Nr Nr 7—8 do północnego cypla wyspy Mielin w Świnoujściu	do 6,10 m (20 stóp) i tabor portowy od 6,10 m (20 stóp) do 8,60 m (28 stóp 3 cale) ponad 8,60 m (28 stóp 3 cale) i zespoły holownicze	8 6 5	
3	Od północnego cypla wyspy Mielin w Świnoujściu do główek kanału Piastowskiego	do 6,10 m (20 stóp) od 6,10 m (20 stóp) do 7,93 m (26 stóp) powyżej 7,93 m (26 stóp) oraz statki długości całkowitej ponad 176 m i zanurzeniu ponad 7,62 m (25 stóp)	10 9 8	w rejonie zwężenia toru wodnego (8,0 km) szybkość maksymalna dla statków o zanurzeniu większym od 7,93 m (26 stóp) nie może przekraczać 6 węzłów.
4	Od główek kanału Piastowskiego do Ińskiego Nurtu	do 6,10 m (20 stóp) od 6,10 m (20 stóp) do 7,93 m (26 stóp) powyżej 7,93 m (26 stóp) oraz statki o długości całkowitej ponad 176 m i zanurzeniu ponad 7,62 m (25 stóp)	12 12 10	wyjątek stanowią odcinki od północnego cypla wyspy Chełminek do pary pław Nr Nr 21—22 (wystawionych około 400 m na SE od IV bramy torowej), oraz od trawersu stawy Krępa Dolna do trawersu stawy Raduń Górna, gdzie szybkość statków wszystkich kategorii powyżej 1000 BRT ogranicza się do 8 węzłów.
5	Od Ińskiego Nurtu do portu w Szczecinie oraz na akwenach portu Szczecin	do 6,10 m (20 stóp) i tabor portowy od 6,10 m (20 stóp) do 7,93 m (26 stóp) powyżej 7,93 m (26 stóp) i zespoły holownicze oraz statki o długości całkowitej ponad 176 m i zanurzeniu ponad 7,62 m (25 stóp)	8 6 5	

3. Przy wyprzedzaniu statek, który godzi się na wyprzedzenie winien zredukować szybkość do granic sterowności, a statek wyprzedzający nie powinien przekroczyć szybkości maksymalnej dla danych odcinków toru wodnego.
4. Przy mijaniu się statków płynących przeciwnymi kursami, winny one zredukować szybkość do bezpiecznej.
5. Szybkość statku określona w ust. 2 nie dotyczy promów morskich w granicach od kotwicowiska w morzu do pary pław Nr Nr 7—8, jak również wodolotów na torze wodnym Świnoujście—Szczecin. Jednostki te są jednak obowiązane do zachowania szybkości bezpiecznej i należytej ostrożności.
6. Statki, które w granicach dozwolonej szybkości wytwarzają fale przelewające się przez umocnienia brzegowe, lub mogące wyrządzić szkodę w urządzeniach portowych, albo stojącym przy nabrzeżach i przystaniach statkom — obowiązane są do zredukowania szybkości do takiej, która nie powoduje falowania wody.
7. Przy mijaniu przez statki:
   1) statków stojących na kotwicy oraz pracujących pogłębiarek, należy szybkość statku zredukować do takiej, która nie powoduje falowania wody,
   2) statków stojących przy nabrzeżach lub przystaniach, szybkość statku należy zredukować do granic sterowności, aby wykluczyć możliwość powstania szkód na tych statkach wskutek ruchu wody spowodowanego przechodzeniem statku".

8. — w § 142 dodaje się ustęp 3 o treści:

„3. Na odcinku Kanału Duńczyca wzdłuż nabrzeża Starówka obowiązuje ruch jednokierunkowy od kanału Grodzkiego do południowego cypla wyspy Bielawa".

9. — w § 145:

a) w ust. 2 dodaje się punkt h) w brzmieniu:
„h) — informacją o posiadaniu przez statek sprawnego radaru i radiotelefonu".

b) dodaje się ust. 5 w brzmieniu:
„5. Statki posiadające niesprawny radiotelefon UKF będą obsadzane pilotami w miarę dysponowania przenośnym sprzętem radiotelefonicznym".

10. — § 145a otrzymuje brzmienie:

„1. Statki o długości całkowitej ponad 160 m, wchodzące do portu Szczecin, podlegają obowiązkowemu obsadzeniu przez pilota portowego.
2. Kapitan portu może rozciągnąć obowiązek obsadzenia pilotem portowym na statki i zespoły holownicze nie wymienione w ust. 1.
3. Statki przybywające z portu Szczecin i cumujące w porcie Świnoujście podlegają obowiązkowemu obsadzeniu przez pilota portowego, o ile długość całkowita statku przekracza 100 m z wyjątkiem statków cumujących w basenach rybackich i Morskiej Stoczni Remontowej, które winny być obsadzone przez pilota portowego bez względu na ich długość całkowitą".

11. — w § 146 dodaje się ustępy 5 i 6 o treści:

„5. Kapitan statku dla podjęcia działań wymienionych w ust. 3 winien uzyskać zgodę Kapitanatu Portu Świnoujście.
6. Statki nie posiadające czynnego radiotelefonu UKF podają informację dla statku pilotowego sygnałami dźwiękowymi:
a) trzy długie jeden krótki (— — — .), jeżeli pilot będzie schodził ze statku w porcie w Świnoujściu,
b) trzy długie dwa krótkie (— — — . .), jeżeli pilot będzie schodził ze statku na kotwicowisku".

12. — w § 147 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Holownik od momentu rozpoczęcia pracy holowania statku do jej zakończenia winny porozumiewać się ze statkiem holowanym jedynie na częstotliwościach zastrzeżonych regulaminem radiokomunikacyjnym dla łączności między statkami (kanał 6 i 8)".

13. — w § 150:

a) po ust. 4 dodaje się ust. 5 w brzmieniu:
„5. W przypadkach uzasadnionych stanem pogody i wła-

ściwościami manewrowymi statku, kapitanat portu może wyrazić zgodę na obniżenie liczby holowników określonej w ust. ust. 1—4".

b) Dotychczasowy ust. 5 otrzymuje kolejną numerację jako ust. 6.

14. — § 153 otrzymuje brzmienie:

„Jeżeli wymagają tego względy bezpieczeństwa żeglugi kapitan portu może nakazać użycie holownika do asysty na torze wodnym Świnoujście—Szczecin statkom o długości całkowitej ponad 176 m".

15. — w § 154 ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Dokowanie i wydokowanie statków dozwolone jest w zasadzie w porze dziennej i przy sile wiatru do 5 °B. W przypadkach szczególnych przy dobrych warunkach atmosferycznych kapitanat portu może zezwolić na dokowanie lub wydokowanie statków w porze nocnej, za uprzednim wyrażeniem zgody ze strony kapitana statku i pilota, pod warunkiem należytego oświetlenia stanowisk manewrowych".

16. — § 155 otrzymuje brzmienie:

„1. Przy cumowaniu statków:
   a) o pojemności brutto 5000 RT lub więcej,
   b) o pojemności brutto 2000 RT lub więcej przy sile wiatru ponad 6 °B

   należy postawić do dyspozycji statku motorówki cumownicze.
2. Przy cumowaniu lub odcumowaniu statku od dalb należy używać motorówki cumowniczej bez względu na pojemność statku i siłę wiatru.
3. W przypadku cumowania lub odcumowania statku bez własnego napędu trudnego do manewrowania, a w szczególności statku nie odpowiadającego za swoje ruchy, ilość cumowników i potrzebę udziału motorówki cumowniczej ustala każdorazowo kapitanat portu".

17. — w § 157 w ust. 1 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Huk, Mak, Polskie, Węgierskie, Greckie, Albańskie, Jugosłowiańskie, Bułgarskie, Noteckie i Gnieźnieńskie oraz dalbowisko na rzece Odra — w pasie szerszym niż 21 m".

18. — Dodaje się § 158 a) o treści:

„1. Wyłączenie z eksploatacji własnego napędu statku (z wyjątkiem statków stojących przy nabrzeżach stoczniowych) wymaga każdorazowo zezwolenia kapitanatu portu.
2. Każda awaria wykluczająca możliwość użycia własnego napędu statku podlega obowiązkowi natychmiastowego zgłoszenia w kapitanacie portu".

19. — § 186 otrzymuje brzmienie:

„1. Kierownicy kutrów i łodzi rybackich jak również kierownik bazy rybackiej, lub wyznaczony przez niego pracownik tej bazy, obowiązani są przed wyjściem statków z portu w morze zasięgnąć informacji o aktualnych warunkach pogodowych i aktualnej prognozie meteorologicznej, wydanej na najbilższy okres czasu (siła wiatru i stan morza).
2. Zabrania się wyjścia z portu kutrom i łodziom rybackim, jeżeli aktualne warunki pogodowe albo aktualna prognoza meteorologiczna na najbliższy okres czasu przekracza uprawnienia żeglugowe określone w kartach bezpieczeństwa tych statków.
3. Kierownicy kutrów i łodzi rybackich, oprócz spełnienia wymogu określonego w § 85 ust. 3, obowiązani są podać kapitanatowi portu (bosmanatowi portu) akwen, na którym ze statków tych będą wykonywać połowy oraz przewidywany czas powrotu do portu.
4. W tych portach, gdzie wykonywana jest przez bosmanów służba jednozmianowa należy informację, o której mowa w ust. 3, składać w czasie nieobecności bosmana w porcie, kierownikowi bazy rybackiej, lub wyznaczonemu przez tego kierownika pracownikowi bazy.
5. Obowiązek przestrzegania postanowień ust. ust. 1—4 ciąży zarówno na kierowniku kutra i łodzi rybackiej jak i też na kierowniku bazy rybackiej, lub na wyznaczonym przez tego kierownika pracowniku bazy".

20. — w § 190 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Na obszarze portów w Szczecinie i Świnoujściu w relacji wewnętrznej, dozwolone jest holowanie lub pchanie tylko jednej jednostki, to jest barki lub pojemnika. Holowanie lub pchanie dwóch jednostek wymaga każdorazowo specjalnego zezwolenia kapitanatu portu".

21. — w § 191 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Zestawy holowane udające się z jeziora Dąbie do portu Trzebież i dalej do NRD lub odwrotnie, mogą się składać tylko z trzech barek, a zestawy pchane z sześciu pojemników i pchacza o łącznej długości całkowitej do 175 m".

22. — § 196 otrzymuje brzmienie:

„1. Przez port morski w Szczecinie mogą przechodzić wyłącznie te zestawy holowane, pchane i statki, które zawijają do tego portu.
2. Zestawy i statki o zanurzeniu do 3,0 m w tranzycie winny żeglować specjalnie dla nich wyznaczoną drogą wodną, prowadzącą przez Regalicę i Jezioro Dąbie. Droga ta obowiązuje również zestawy i statki o zanurzeniu do 3,0 m wchodzące i wychodzące z basenów: Górniczego, Górnośląskiego i Parnicy w Szczecinie.
3. Z toru wodnego Świnoujście—Szczecin na całej jego długości korzystają zestawy i statki o zanurzeniu przekraczającym 3,0 m. Zestawy i statki o zanurzenie do 3,0 m korzystają z toru wodnego:
   1) idąc w obu kierunkach — na odcinkach:
      a) port Świnoujście — para pław Nr Nr 1—2 na Zalewie Szczecińskim,
      b) trawers stawy światła sektorowego Domańce — trawers pławy Nr 51 (południowo-zachodni skraj mijanki Police),
      c) port Szczecin — południowy cypel wyspy Żurawi Ostrów (tylko statki zawijające do portu w Szczecinie),
   2) idąc w kierunku S na odcinkach:
      a) pława Nr 17 (trawers północnego cypla wyspy Chełminek) — pława Nr 25 T,
      b) pława Nr 25 T — pława Nr 39 (trawers stawy Mańków Dolna) — (tylko statki o zanurzeniu powyżej 1,80 m),
   3) idąc w kierunku N — na odcinku: pława Nr 43 (trawers stawy Krępa Górna) — pława Nr 20 (trawers południowego cypla wyspy Chełminek) — (tylko statki o zanurzeniu powyżej 1,80 m).

   Na odcinkach powyższych statki te trzymają się jak najbliżej tej strony toru wodnego, która leży po ich prawej burcie, tak aby nie utrudniać żeglugi statkom morskim.
4. Droga wodna wyznaczona dla zestawów i statków na obszarze wód morskich przecina tor wodny w następujących miejscach:
   1) dla statków idących w kierunku N:
      a) przecięcie toru wodnego ze wschodu na zachód:
         — przed południowym cyplem wyspy Żurawi Ostrów (statki idące z portu w Szczecinie),
         — w pobliżu północnego cypla wyspy Żurawi Ostrów (statki idące Babińskim Nurtem z jeziora Dąbie),
         — przy pławie Nr 25 T (statki idące do portu w Trzebieży)
      b) przecięcie toru wodnego z zachodu na wschód:
         — przy pławie Nr 43 (trawers stawy Krępa Górna) wszystkie statki,
         — przy pławie Nr 13 (statki idące z Trzebieży),
   2) dla statków idących w kierunku S:
      a) przecięcie toru wodnego ze wschodu na zachód:
         — w pobliżu stawy światła sektorowego Karsibór (statki idące z bazy w Karsiborze),
      b) przecięcie toru wodnego z zachodu na wschód:
         — przy północnym cyplu Żurawi Ostrów (statki idące na jezioro Dąbie Babińskim Nurtem).
5. Wejście zestawów i statków na tor wodny Świnoujście—Szczecin dozwolone jest wyłącznie w przypadkach przewidzianych w ust. 3 i 4. Na innych odcinkach, nie wymienionych w tych ustępach, jednostki te żeglują wyznaczoną dla nich drogą wodną poza torem wodnym. Część tej drogi wiodąca przez Zalew Szczeciński i Roztokę Odrzańską (od pary pław Nr Nr 1—2 do pławy Nr 43), w miejscach gdzie nie wchodzi na tor wodny (ust. 3 i 4), biegnie na zewnątrz toru wodnego pasem o szerokości 60 m: w kierunku N — na wschód od linii czerwonych pław, w kierunku S — na zachód od linii czerwonych pław wyznaczających tor wodny Świnoujście—Szczecin.
6. Przy podchodzeniu do mijanki Police i estakady Mańków należy zachować szczególną ostrożność z uwagi na możliwość napotkania tam statków stojących przy pomostach i na kotwicy.

Wymijanie staw bram torowych na Zalewie Szczecińskim winno odbywać się w bezpiecznej odległości".

23. — **§ 197 skreśla się.**

24. — **§ 198 skreśla się.**

25. — **§ 199 skreśla się.**

26. — **§ 202 otrzymuje brzmienie:**

„Zestawy pchane i statki przechodzące w poprzek toru wodnego Świnoujście—Szczecin w miejscach wymienionych w § 196 obowiązane są również do utrzymywania służby na „oku", analogicznej jak określono w § 200 pkt 2".

27. — **Wprowadza się „Rozdział IV — Przepisy wspólne" z § 203a o treści:**

„Kapitan portu może inaczej regulować sprawy wymienione w rozdziałach poprzedzających, niż to zostało w tych rozdziałach określone, jeżeli wymagają tego warunki portowo-żeglugowe".

§ 2.

Tracą moc:

1) Zarządzenie porządkowe Nr 4 Dyrektora Szczecińskiego Urzędu Morskiego z dnia 7 grudnia 1974 r. w sprawie zmiany przepisów portowych (Dz. Urz. WRN w Szczecinie Nr 13 poz. 130).

2) Zarządzenie porządkowe Nr 5 Dyrektora Szczecińskiego Urzędu Morskiego z dnia 24 stycznia 1975 r. w sprawie zmiany przepisów portowych (Dz. Urz. WRN w Szczecinie Nr 2 poz. 17).

§ 3.

Zarządzenie wchodzi w życie z dniem 12 listopada 1975 r. z wyjątkiem postanowień zawartych w § 1 pkt pkt 1, 16, 22—26, które wchodzą w życie z dniem 1 kwietnia 1976 r.

Dyrektor
Urzędu Morskiego w Szczecinie
Edward Rumatowski

Poz. 64

ZARZĄDZENIE PORZĄDKOWE NR 7

Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie
z dnia 11 października 1975 r.

zmieniające zarządzenie porządkowe Nr 5/70 Dyrektora Szczecińskiego Urzędu Morskiego z dnia 27 listopada 1970 r. w sprawie akcji przeciwsztormowej.

Na podstawie art. 2 ust. 1 pkt 1, 6 i 7 oraz art. 7 ust. 1 dekretu z dnia 2 lutego 1955 r. o terenowych organach administracji morskiej (Dz. U. Nr 6 poz. 35, zmiany: 61 r. Nr 6 poz. 42, 71 r. Nr 12 poz. 117) zarządza się co następuje:

§ 1.

W zarządzeniu porządkowym Nr 5/70 Dyrektora Szczecińskiego Urzędu Morskiego z dnia 27 listopada 1970 r. w sprawie akcji przeciwsztormowej (Dz. Urz. WRN w Szczecinie Nr 16 poz. 139) wprowadza się następujące zmiany:

1. — w § 2 ust. 3, § 5 ust. 1 i 2, § 7 ust. 1 pkt 5, § 8 ust. 1 pkt 2 po wyrazach: „uprawnienia żeglugowe" dodaje się wyrazy: „określone w karcie bezpieczeństwa..."
2. — w § 3 ust. 1 wyrazy: „Dyrektor Szczecińskiego Urzędu Morskiego" zastępuje się wyrazami: „Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie".
3. — W § 3 ust. 2, § 3 ust. 2 pkt 1 wyrazy: „Szczecińskiego Urzędu Morskiego" zastępuje się wyrazami: „Urzędu Morskiego w Szczecinie".
4. — w § 5 ust. 1 skreśla się wyrazy: „o 2 °B".
5. — § 6 otrzymuje brzmienie:
   „Zabrania się wyjścia z portu statkom, jeżeli:
   1) aktualne warunki pogodowe, istniejące w danym rejonie, przekraczają uprawnienia żeglugowe określone w karcie bezpieczeństwa statku, lub
   2) aktualna dla danego rejonu prognoza meteorologiczna, wydana na najbliższy okres czasu przekracza uprawnienia żeglugowe określone w karcie bezpieczeństwa statku".
6. — § 7 ust. 1 pkt 4 otrzymuje brzmienie:
   „4) rozpowszechnianie ostrzeżeń o silnym wietrze, poczynając od 5 °B wraz z informacją o stanie morza, Zatoki Pomorskiej i Zalewu Szczecińskiego oraz o wszelkich zmianach sytuacji meteorologicznej, przekraczających 5 °B".
7. — § 8:
   a) — ust. 1 pkt 3 otrzymuje brzmienie:
   „3) zamykanie wyjścia z portu, jeżeli wymagają tego istniejące warunki pogodowe lub lokalne, warunki danego portu i niezwłoczne powiadomienie o tym zainteresowanych armatorów, sąsiednich kapitanatów portów i Ośrodka Informacyjnego".
   b) — dodaje się ust. 4 o treści:
   „4. W portach, gdzie wykonywana jest przez bosmanów służba jednozmianowa, w czasie nieobecności bosmana w porcie, kierownik bazy rybackiej lub wyznaczony przez niego pracownik zapobiega wyjściu statków, których uprawnienia żeglugowe wynikające z kart bezpieczeństwa ograniczone są siłą wiatru lub stanem morza. W razie potrzeby winni oni współdziałać z najbliższym kapitanatem portu lub Ośrodkiem Informacyjnym.

§ 2.

Zarządzenie wchodzi w życie z dniem 12 listopada 1975 r.

Dyrektor
Urzędu Morskiego w Szczecinie
Edward Rumatowski

Poz. 65

ZARZĄDZENIE PORZĄDKOWE NR 8

Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie
z dnia 11 października 1975 r.

zmieniające zarządzenie porządkowe Nr 2 Dyrektora Szczecińskiego Urzędu Morskiego z dnia 23 stycznia 1975 r. w sprawie porządku przy połowach obowiązującego przy wykonywaniu rybołówstwa na wodach administrowanych przez Szczeciński Urząd Morski.

Na podstawie § 13 rozporządzenia Ministra Żeglugi z dnia 15.X.1963 r. w sprawie zachowania porządku przy wykonywaniu rybołówstwa morskiego (Dz. U. Nr 47 poz. 268), w związku z art. 23 ustawy z dnia 21 maja 1963 r. o rybołówstwie morskim (Dz. U. Nr 22 poz. 115) zarządza się co następuje:

§ 1.

W zarządzeniu porządkowym Nr 2 Dyrektora Szczecińskiego Urzędu Morskiego z dnia 23 stycznia 1975 r. w sprawie porządku przy połowach obowiązującego przy wykonywaniu rybołówstwa na wodach administrowanych przez Szczeciński Urząd Morski (Dz. Urz. WRN w Szczecinie Nr 2 poz. 14) wprowadza się następujące zmiany:

1. — w § 7 dodaje się ust. 5 o treści:
   „5. Zabrania się bez zgody Kapitana Portu wykonywania połowów oraz ustawiania sprzętu rybackiego w odległości mniejszej niż 200 m od osi toru wodnego Świnoujście—Szczecin, na całej jego długości".
2. — § 20 otrzymuje brzmienie:
   „1. Kierownikom i członkom załóg jednostek pływających zabrania się:
   1) usuwania bądź wyciągania sprzętu rybackiego,
   2) wyciągania ryb ze sprzętu rybackiego,
   3) uszkadzania sprzętu rybackiego oznakowanego zgodnie z obowiązującymi przepisami.
   2. Kierownikom i członkom załóg jednostek pływających rybackich zabrania się dokonywania na cudzym sprzęcie rybackim czynów wymienionych w ust. 1 pkt 1, 2, 3.

§ 2.

Zarządzenie wchodzi w życie z dniem 12 listopada 1975 r.

Dyrektor
Urzędu Morskiego w Szczecinie
Edward Rumatowski

Poz. 66

ZARZĄDZENIE NR 29/75

Prezydenta Miasta Szczecina

z dnia 29 sierpnia 1975 r.

w sprawie przeznaczenia terenu pod budownictwo jednorodzinne.

Na podstawie art. 2, 4, 5, 6, 8, 9 i 10 ustawy z dnia 6 lipca 1972 r. o terenach budownictwa jednorodzinnego i zagrodowego oraz o podziale nieruchomośści w miastach i osiedlach (Dz. U. Nr 27, poz. 192 i z 1973 r. Nr 48, poz. 282, § 13 rozporządzenia Ministra Gospodarki Terenowej i Ochrony Środowiska z dnia 28 sierpnia 1972 r. w sprawie trybu ustalania, rozgraniczania i podziału terenów budownictwa jednorodzinnego i zagrodowego na obszarze miast i osiedli (Dz. U. Nr 35, poz. 242) oraz art. 44 ust. 1 pkt 2 w związku z art. 94 ust. 1 ustawy z dnia 25 stycznia 1958 r. o radach narodowych (Dz. U. z 1975 r. Nr 26, poz. 139) zarządza się:

§ 1.

Zgodnie ze szczegółowym planem zagospodarowania przestrzennego, zatwierdzonym uchwałą Nr 42/485/71 Prezydium Miejskiej Rady Narodowej w Szczecinie z dnia 21 stycznia 1971 r., przeznacza się pod budownictwo jednorodzinne teren położony w Szczecinie w obrębie ulic: Rosenbergów, Spiskiej, Olsztyńskiej i Książackiej oraz Zyndrama z Maszkowic, Dworskiej i Krakowskiej (teren budowlany).

§ 2.

Teren o którym mowa w § 1, zostaje podzielony na działki budowlane zgodnie z projektem podziału oraz zgodnie z rejestrami pomiarowymi, sporządzonymi przez Miejskie Biuro Geodezji i Kartografii.

§ 3.

Na terenie budowlanym (§ 1) zostaną wybudowane następujące urządzenia komunalne:
1) sieć elektryczna i gazowa — z terminem rozpoczęcia robót w II kwartale 1976 r. i zakończenia w I kwartale 1977 r.,
2) sieć wodociągowo-kanalizacyjna — z terminem rozpoczęcia robót w II kwartale 1976 r. i zakończenia w II kwartale 1977 r.
3) ulice — z terminem rozpoczęcia robót w II kwartale 1977 r. i zakończenia w IV kwartale 1977 r.

§ 4.

Nieruchomości lub ich części, objęte niniejszym zarządzeniem (z wyjątkiem działek, które właściciele zgodnie z art. 8 ustawy z dnia 6 lipca 1972 r. zachowali na własność lub które zostały w trybie art. 9 tej ustawy nadane na własność członkom ich rodzin), przechodzą z mocy prawa na własność Państwa a po upływie 2 miesięcy od dnia wejścia w życie zarządzenia, wolne od ciążących na nich praw rzeczowych i innych obciążeń.

§ 5.

Za nieruchomości, które przeszły na własność Państwa, dotychczasowi właściciele otrzymają odszkodowanie na warunkach określonych w art. 10 ustawy z dnia 6 lipca 1972 r.

§ 6.

Wykonanie zorządzenia powierza się Wydziałowi Gospodarki Terenowej i Ochrony Środowiska Urzędu Miejskiego w Szczecinie.

§ 7.

Zarządzenie podlega ogłoszeniu w Dzienniku Urzędowym Wojewódzkiej Rady Narodowej i wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

wz. Prezydenta Miasta
Czesław Aszkiełowicz
Pierwszy Wiceprezydent

Poz. 67

ZARZĄDZENIE NR 34/75

Prezydenta Miasta Szczecina

z dnia 3 października 1975 r.

w sprawie wynajmowanych pokoi gościnnych lub pokoi i domków campingowych.

Na podstawie art. 4 ust. 1 pkt 1 i art. 6 ustawy z dnia 25 lutego 1964 r. o wydawaniu przepisów prawnych przez rady narodowe (Dz. U. Nr 8 poz. 47; zmiana: Dz. U. z 1975 r. Nr 16, poz. 91) i § 2 ust. 1 pkt 2 rozporządzenia Ministra Finansów z dnia 28 lutego 1975 r. w sprawie opodatkowania niektórych przychodów podatkiem od wynagrodzeń (Dz. U. Nr 9, poz. 55) zarządza się, co następuje:

§ 1.

Opodatkowaniu podatkiem od wynagrodzeń podlegają przychody osób fizycznych z tytułu:
1) wynajmu pokoi gościnnych w liczbie nie większej niż 4, a w okresie sezonu turystycznego, tj. od 1 maja do 30 września każdego roku — w liczbie nie większej niż 6,
2) wynajmu domków campingowych w liczbie nie większej niż 3 i liczbie miejsc noclegowych nie większej niż 12.

§ 2.

Traci moc zarządzenie Nr 18/75 Prezydenta Miasta Szczecina z dnia 29 kwietnia 1975 r. w sprawie określenia liczby wynajmowanych pokoi i domków campingowych — opublikowane w Dzienniku Urzędowym Wojewódzkiej Rady Narodowej z dnia 2 maja 1975 r. (Nr 5, poz. 45).

§ 3.

Zarządzenie podlega ogłoszeniu w Dzienniku Urzędowym Wojewódzkiej Rady Narodowej w Szczecinie i wchodzi w życie z dniem takiego ogłoszenia.

Prezydent miasta
Jan Stopyra

Poz. 68

ZARZĄDZENIE NR 21/75

Naczelnika Miasta Świnoujścia

z dnia 5 września 1975 r.

w sprawie obniżki pierwszej wpłaty ceny sprzedaży budynku (lokalu).

Na podstawie § 19 ust. 2 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 18 maja 1970 r. w sprawie sprzedaży przez Państwo budynków z równoczesnym oddawaniem działek w użytkowanie wieczyste (Dz. U. z 1975 r. Nr 2, poz. 9) zarządza się co następuje:

§ 1.

Na obszarze m. Świnoujścia wprowadza się obniżkę pierwszej wpłaty obowiązującej przy nabyciu budynku (lokalu), w trybie przepisów rozdziału 2 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 18 maja 1970 r. i ustala się jej wysokość na co najmniej 10% ceny sprzedaży budynku (lokalu).

§ 2.

Wykonanie zarządzenia powierza się Kierownikowi Wydziału Gospodarki Terenowej Urzędu Miejskiego w Świnoujściu.

§ 3.

Zarządzenie wchodzi w życie z dniem podpisania, podlega ogłoszeniu w Dzienniku Urzędowym WRN a nadto podane zostanie do wiadomości na tablicach ogłoszeń Urzędu Miejskiego w Świnoujściu.

Naczelnik Miasta
Zenon Pacześny

Poz. 69

OGŁOSZENIE

Oddziału Wojewódzkiego Państwowego Zakładu Ubezpieczeń w Szczecinie

z dnia 13 października 1975 r.

w sprawie normowych wartości ubezpieczeniowych koni i bydła objętych obowiązkowym ubezpieczeniem na terenie województwa szczecińskiego.

§ 1.

Na podstawie § 5 ust. 3 lit. a) rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 20 grudnia 1974 r. w sprawie obowiązkowych ubezpieczeń budynków oraz mienia w gospodarstwach rolnych (Dz. U. Nr 49, poz. 303) zostały ustalone z ważnością od 1 stycznia 1977 r. normowe wartości ubezpieczeniowe zwierząt podlegających obowiązkowi ubezpieczenia w wysokości:

konie	— zł 7.200.—
bydło	— zł 6.000.—

§ 2.

Normowe wartości ubezpieczeniowe wymienione w § 1 obowiązują dla terenu całego województwa szczecińskiego.

Dyrektor
Oddziału Wojewódzkiego
Kazimierz Prusiński

Adres Redakcji: Urząd Wojewódzki w Szczecinie, Wały Chrobrego 4, pok. 113, tel. 303—432. Nr kodu 70-502.
Adres Administracji: Urząd Wojewódzki w Szczecinie, Wały Chrobrego 4, pok. 6, tel. 303-259.

Szczec. Zakł. Graf. 3062. 2.660+25. A4×2.